COMISIA COMUNITĂȚILOR EUROPENE

Bruxelles, 30.1.2007
COM(2006) 869 final

2006/0308 (COD)

Propunere de

REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ŞI AL CONSILIULUI

de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 954/79 privind ratificarea de către statele membre a Convenției Organizației Națiunilor Unite referitoare la codul de conduită pentru conferințele maritime sau aderarea acestor state la convenție

(prezentată de Comisie)

EXPUNERE DE MOTIVE

1. CONTEXTUL PROPUNERII

- Motivele şi obiectivele propunerii

- Propunerea vizează abrogarea Regulamentului (CEE) nr. 954/79 al Consiliului din 15 mai 1979 privind ratificarea de către statele membre a Convenției Organizației Națiunilor Unite referitoare la codul de conduită pentru conferințele maritime sau aderarea acestor state la convenție. Necesitatea prezentei propuneri s-a făcut simțită ca urmare a adoptării Regulamentului (CE) nr. 1419/2006 al Consiliului din 25 septembrie 2006 de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 4056/86 de stabilire a normelor detaliate de aplicare a dispozi□iilor articolelor 85 □i 86 din tratat la transportul maritim □i de modificare a Regulamentului (CE) nr. 1/2003 în sensul extinderii domeniului de aplicare al acestuia pentru a include cabotajul □i serviciile tramp interna□ionale.

- **Contextul general**

Regulamentul (CEE) nr. 954/79 priveşte aderarea de către statele membre la Convenția Organizației Națiunilor Unite referitoare la codul de conduită pentru conferințele maritime sau ratificarea acesteia de către statele membre.

Convenția referitoare la codul de conduită pentru conferințele maritime (Geneva, 6 aprilie 1974) a fost elaborată sub auspiciile Conferinței Organizației Națiunilor Unite pentru Comerț şi Dezvoltare (UNCTAD) în scopul de a stabili un cadru internațional armonizat de funcționare a conferințelor maritime. Obiectivul convenției UNCTAD viza promovarea unui echilibru în ceea ce priveşte accesul la încărcăturile de transport, în cadrul transportului maritim de linie, între operatorii din țările dezvoltate şi cei din țările în curs de dezvoltare. În acest scop, codul stabileşte aşa-numita „regulă 40/40/20", în conformitate cu care transporturile efectuate între două state părți trebuie repartizate după cum urmează: 40% pentru companiile maritime stabilite în țara de origine, 40% pentru armatorii stabiliți în țara de destinație şi 20% pentru armatorii din alte țări (care sunt de asemenea parte la cod). Convenția prevede de asemenea reguli şi proceduri care au ca obiectiv prevenirea abuzurilor conferințelor şi favorizarea dialogului între expeditori şi transportatori. Deşi obiectivul principal al codului era protejarea intereselor țărilor în curs de dezvoltare, acestea s-au declarat dezamăgite de modul în care convenția a fost aplicată încă de la data intrării în vigoare, la 6 octombrie 1983.

Treisprezece state membre ale Comunității sunt parte la cod. În conformitate cu articolul 48 din cod, statele au dreptul de a deveni părți contractante prin aderare sau prin semnarea codului urmate, dacă este cazul, de ratificare, acceptare sau aprobare, în conformitate cu legislațiile naționale. În temeiul acestui articol, Belgia şi Germania au ratificat convenția; Danemarca, Finlanda, Italia, Țările de Jos, Portugalia, Spania, Suedia şi Regatul Unit au aderat la aceasta; Republica Cehă, Franța şi Slovacia au aprobat-o. Norvegia a aderat de asemenea la cod.

Întrucât codul de conduită prevede alocarea încărcăturilor de transport pe bază de cote-parte naționale, a fost necesară introducerea în dreptul comunitar de modalități care să facă acest mecanism compatibil cu principiile tratatului. Astfel, a fost adoptat Regulamentul (CEE) nr. 954/79 al Consiliului, prin care li se solicită statelor membre ca, la ratificarea sau, după

caz, la aprobarea convenției ori la aderarea la aceasta, să emită o rezervă referitoare la obligația de a-şi deschide cotele naționale care le sunt acordate în conformitate cu codul tuturor armatorilor stabiliți pe teritoriul Comunității. Regulamentul conține de asemenea prevederi detaliate cu privire la punerea în aplicare a convenției, fără a impune însă ratificarea acesteia de către statele membre.

La 25 septembrie 2006, Consiliul a adoptat Regulamentul (CE) nr. 1419/2006 de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 4056/86. Regulamentul (CEE) nr. 4056/86 prevedea o exceptare pe categorii, în favoarea conferințelor maritime, de la interdicția din Tratatul CE cu privire la practicile comerciale restrictive (articolul 81). Întrucât regulile de concurență nu s-au aplicat niciodată pe deplin în sectorul transporturilor maritime de linie, Comisia va emite, înainte de intrarea în vigoare a prezentei abrogări, orientări cu privire la concurența în sectorul maritim, pentru a asigura o tranziție uşoară către un regim pe deplin concurențial. Aceste orientări, care ar trebui să fie promulgate înainte de sfârşitul anului 2007, vor viza aspecte precum crearea unui centru independent de date, crearea unei asociații profesionale şi a unor forumuri sectoriale şi publicarea unui indice al prețurilor. Scopul acestor orientări este acela de a explica, *inter alia*, modul de aplicare a regulilor de concurență în cazul sectorul transporturilor maritime de linie în general, inclusiv în ceea ce priveşte schimbul şi publicarea de informații regulate referitoare la capacitățile de transport şi la utilizarea acestora. Ca măsură intermediară în procesul de pregătire a acestor orientări, serviciile competente ale Comisiei au publicat, în septembrie 2006, un „document privind principalele aspecte" întâlnite în transportul maritim de linie.

În conformitate cu articolul 1 paragraful al doilea din Regulamentul (CE) nr. 1419/2006 al Consiliului, articolul 1 alineatul (3) literele (b) şi (c), articolele 3 - 7, articolul 8 alineatul (2) şi articolul 26 din Regulamentul (CEE) nr. 4056/86 continuă să se aplice, pentru o perioadă de tranzi□ie de doi ani, în cazul conferin□elor maritime de linie care îndeplinesc cerin□ele Regulamentului (CEE) nr. 4056/86 la 18 octombrie 2006 – data intrării în vigoare a Regulamentului (CE) nr. 1419/2006 al Consiliului.

În consecință, la 18 octombrie 2006 – după expirarea perioadei de tranziție – articolul 81 alineatul (1) din tratat devine aplicabil transportului maritim de linie, iar conferințele maritime în ceea ce priveşte schimburile comerciale către/din porturile comunitare nu mai sunt permise. Statele membre care sunt parte la cod nu îşi vor mai putea îndeplini obligațiile care decurg din acesta, în special obligația de a se permite companiilor maritime naționale să fie membre cu drepturi depline ale conferințelor care asigură schimburile comerciale externe [articolul 1 alineatul (1) din cod]. Aceste state membre vor trebui să se retragă din convenție. Este evident că statelor membre care nu sunt părți contractante la cod nu li se va mai permite să îl ratifice sau să adere la el.

În consecință, Regulamentul (CEE) nr. 954/79 va deveni inaplicabil şi trebuie abrogat în acelaşi timp cu abrogarea exceptării, în favoarea conferințelor maritime, de la interdicția prevăzută la articolul 81 alineatul (1) din tratat.

- **Dispoziții în vigoare în sfera de acoperire a propuneri**i

Regulamentul (CEE) nr. 954/79 al Consiliului din 15 mai 1979 privind ratificarea de către statele membre a Convenției Organizației Națiunilor Unite referitoare la codul de conduită pentru conferințele maritime sau aderarea acestor state la convenție.

- **Concordanța cu celelalte politici şi obiective ale Uniunii**

Propunerea este în concordanță cu politica de concurență, întrucât are ca scop alinierea *acquis*-ului în sectorul maritim cu propunerea de reformă a transportului maritim de linie. Propunerea este de asemenea în concordanță cu politica actuală de simplificare, întrucât are ca obiectiv suprimarea din legislația comunitară a unui instrument juridic care va deveni inaplicabil.

2. CONSULTAREA PĂRȚILOR INTERESATE ŞI EVALUAREA IMPACTULUI

- **Consultarea părților interesate**

Prezenta propunere vine în completarea Regulamentului (CE) nr. 1419/2006 al Consiliului de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 4056/86 de stabilire a normelor detaliate de aplicare a dispozi□iilor articolelor 85 □i 86 din tratat la transportul maritim □i de modificare a Regulamentului (CE) nr. 1/2003 în sensul extinderii domeniului de aplicare al pentru a include cabotajul □i serviciile tramp interna□ionale.

- **Obținerea şi utilizarea expertizei**

Nu fost necesară consultarea de experți externi.

- **Evaluarea impactului**

Întrucât propunerea privește abrogarea unui regulament existent, cele două opțiuni posibile sunt: 1) lipsa unei acțiuni legislative; 2) acțiune legislativă.

În cazul primei opțiuni, Regulamentul nr. 954/79 ar rămâne în vigoare, chiar dacă va fi inaplicabil, în ciuda abrogării Regulamentului nr. 4056/86. Aceasta soluție nu este compatibilă cu exigențele privind coerența şi simplificarea legislației comunitare.

Pe de cealaltă parte, abrogarea regulamentului va contribui la alinierea *acquis*-ului maritim cu reforma transportului maritim de linie care urmează să fie în curând realizată.

Aşa cum s-a menționat anterior, necesitatea retragerii statelor membre din codul de conduită al UNCTAD nu este o consecință a abrogării Regulamentului 954/79, ci derivă din abrogarea Regulamentului 4056/86. Cu toate acestea, trebuie precizat că, chiar şi în urma retragerii unuia sau mai multor state membre, codul continuă să rămână în vigoare pentru restul părților contractante.

În acest context, trebuie reamintit faptul că impactul economic asupra industriei de transport maritim europene provocat de eliminarea progresivă a conferințelor maritime din Comunitate (şi de retragerea din cod a statelor membre, ca urmare a acestei eliminări) a fost analizat în cadrul studiului de impact elaborat pentru propunerea de regulament de abrogare a Regulamentului nr. 4056/86. De asemenea, Comisia a evaluat deja impactul abrogării Regulamentului nr. 4056/86 al Consiliului asupra țărilor în curs de dezvoltare, multe dintre acestea fiind părți contractante la cod.

3. ELEMENTE JURIDICE ALE PROPUNERII

- **Sinteza acțiunii propuse**

Se propune abrogarea Regulamentului (CEE) nr. 954/79 al Consiliului.

- **Temeiul juridic**

Articolul 80 din tratat.

- **Principiul subsidiarității**

Propunerea intră în sfera competenței exclusive a Comunității. Prin urmare, principiul subsidiarității nu se aplică.

- **Principiul proporționalității**

Propunerea respectă principiul proporționalității, întrucât singura modalitate de a abroga Regulamentul (CEE) nr. 954/79 al Consiliului este adoptarea unui nou regulament al Consiliului.

Propunerea nu implică sarcini administrative pentru autoritățile comunitare, naționale, regionale sau locale. Sarcina administrativă constând, în ceea ce privește guvernele statelor membre, în retragerea din Codul de conduită al ONU pentru conferințele maritime nu reprezintă o consecință a prezentei propuneri - având în vedere că Regulamentul nr. 954/79 nu obligă statele membre să devină parți contractante la cod - ci este mai degrabă o consecință a abrogării Regulamentului nr. 4056/86 al Consiliului.

- **Alegerea instrumentelor**

Instrumente propuse: regulament.

Alte mijloace nu ar fi potrivite, deoarece: propunerea vizează abrogarea unui regulament al Consiliului şi numai un alt regulament al Consiliului poate fi utilizat în acest scop.

4. Incidența bugetară

Propunerea nu are nicio incidență asupra bugetului comunitar.

5. Informații suplimentare

- **Simplificare**

Propunerea prevede o simplificare a legislației.

În urma adoptării propunerii, se suprimă din legislația comunitară un instrument juridic devenit inaplicabil.

- **Abrogarea dispozițiilor legislative în vigoare**

Adoptarea propunerii va avea ca rezultat abrogarea de legislație existentă.

- **Spațiul Economic European**

Actul propus prezintă interes pentru SEE şi astfel trebuie extins la Spațiului Economic European.

- **Intrarea în vigoare**

Din motive care țin de coerența juridică, abrogarea Regulamentului nr. 954/79 al Consiliului trebuie să intre în vigoare în momentul abrogării exceptării, în favoarea conferințelor maritime, de la interdicția prevăzută la articolul 81 alineatul (1) din tratat, adică la sfârşitul perioadei de tranziție de doi ani prevăzute la articolul 1 paragraful al doilea din Regulamentul (CE) nr. 1419/2006 al Consiliului de abrogare a Regulamentului nr. 4056/86.

2006/0308 (COD)

Propunere de

REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ŞI AL CONSILIULUI

de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 954/79 privind ratificarea de către statele membre a Convenției Organizației Națiunilor Unite referitoare la codul de conduită pentru conferințele maritime sau aderarea acestor state la convenție

(Text cu relevanță pentru SEE)

PARLAMENTUL EUROPEAN ŞI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul de instituire a Comunității Europene şi în special articolul 80 alineatul (2),

având în vedere propunerea Comisiei[1],

având în vedere avizul Comitetului Economic şi Social European[2],

având în vedere avizul Comitetului Regiunilor[3],

hotărând în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 251 din tratat[4];

întrucât:

(1) Regulamentul (CEE) nr. 954/79 al Consiliului din 15 mai 1979 privind ratificarea de către statele membre a Convenției Organizației Națiunilor Unite referitoare la codul de conduită pentru conferințele maritime sau aderarea acestor state la convenție[5] prevede condițiile pe care statele membre trebuie să le îndeplinească în momentul ratificării Convenției Națiunilor Unite referitoare la codul de conduită pentru conferințele maritime sau în momentul aderării la aceasta.

(2) Convenția referitoare la codul de conduită pentru conferințele maritime stabileşte un cadru internațional de reglementare pentru acest tip de conferințe, în special prin introducerea de norme privind accesul la cotele-parte de încărcătură deținute de armatorilor stabiliți pe teritoriile statelor care sunt părți la convenție şi care asigură schimburi comerciale internaționale reciproce între aceste state.

(3) Regulamentul (CE) nr. 1419/206 al Consiliului din 25 septembrie 2006[6] a abrogat Regulamentul (CEE) nr. 4056/86 al Consiliului din 22 decembrie 1986 de stabilire a normelor detaliate de aplicare a dispozițiilor articolelor 85 şi 86 din tratat la transportul

---

1 JO C […], […], p. […].
2 JO C […], […], p. […].
3 JO C […], […], p. […].
4 JO C […], […], p. […].
5 JO L 121, 17.5.1979, p. 1.
6 JO L 269, 28.9.2006, p. 1.

maritim[7] care prevedea, printre altele, o exceptare în favoarea conferinţelor maritime de la interdicţia din articolul 81 alineatul (1) din tratat.

(4) La sfârşitul perioadei de tranziţie prevăzute în Regulamentul (CE) nr. 1419/2006, interdicţia stipulată la articolul 81 alineatul (1) din tratat va deveni aplicabilă serviciilor regulate de transport maritim, iar conferinţelor maritime nu li se mai permite să efectueze schimburi comerciale către/din porturile din statele membre.

(5) Prin urmare, statele membre se vor afla în imposibilitatea de a-şi îndeplini obligaţiile impuse de cod. La acea dată, statele membre nu vor mai fi în măsură să ratifice sau să aprobe codul ori să adere la el. Regulamentul (CEE) nr. 954/79 va deveni astfel inaplicabil şi prin urmare trebuie abrogat la sfârşitul perioadei de tranziţie prevăzute la articolul 1 paragraful al doilea din Regulamentul (CE) nr. 1419/2006, adică la 18 octombrie 2008.

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

Articolul 1

Regulamentul (CEE) nr. 954/79 se abrogă.

Articolul 2

Prezentul regulament intră în vigoare la 18 octombrie 2008.

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale şi se aplică direct în toate statele membre.

Adoptat la Bruxelles, […]

Pentru Parlamentul European	*Pentru Consiliu,*
Preşedintele	*Preşedintele*
[…]	*[…]*

7 JO L 378, 31.12.1986, p. 4.